

524,391
Rec'd PCT/PTO 14 FEB 2005

(12) NACH DEM VERTRAG FÜR DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

10/524391

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
4. März 2004 (04.03.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2004/018247 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: B60K 17/22,
F16D 3/227

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): JACOB, Werner
[DE/DE]; Wiener Strasse 77, 60599 Frankfurt am Main
(DE).

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2003/007386

(74) Anwalt: KEIL & SCHAAFHAUSEN; Cronstettenstrasse
66, 60322 Frankfurt am Main (DE).

(22) Internationales Anmeldedatum:
9. Juli 2003 (09.07.2003)

(81) Bestimmungsstaaten (national): AE, AG, AL, AM, AT,
AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR,
CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, ES, FI, GB, GD, GE,
GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR,
KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK,
MN, MW, MX, MZ, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO,
RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT,
TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
102 37 172.5 14. August 2002 (14.08.2002) DE

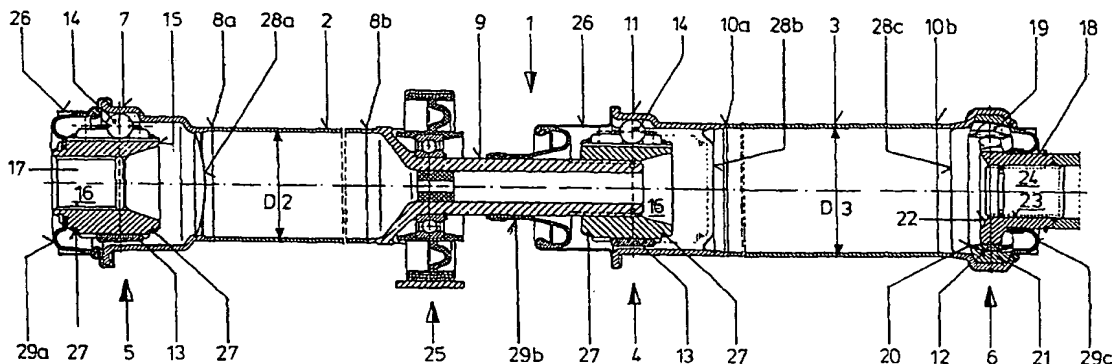
(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme
von US): SHAFT-FORM ENGINEERING GMBH
[DE/DE]; Dieselstrasse 59, 63165 Mühlheim am Main
(DE).

(84) Bestimmungsstaaten (regional): ARIPO-Patent (GH,
GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW),
eurasisches Patent (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ,
TM), europäisches Patent (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE,

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: LONGITUDINAL SHAFT

(54) Bezeichnung: LÄNGSWELLE



(57) Abstract: The invention concerns a longitudinal shaft (1), for use in particular in four-wheel drive or rear-wheel drive motor vehicles. Said longitudinal shaft (1) comprises a gearbox-side articulation (5), a differential-side articulation (6), as well as a central longitudinal shaft section (2) is integrally linked in rotation to a differential-side section (3) of the longitudinal shaft (1). The invention aims at reducing the centrifugal forces occurring at the longitudinal shaft (1) in operation. Therefore, the gearbox-side articulation (5) and the differential-side articulation (6) have each an inner hub (15, 18) designed to connect the longitudinal shaft (1) integrally in rotation respectively to a gearbox output shaft and to a differential input shaft, the longitudinal shaft (1) being centered on the gearbox output shaft and the differential input shaft by interlocking through the inner hubs (15, 18).

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft eine Längswelle (1), insbesondere für den Einsatz in Automobilen mit Allrad- oder Hinterradantrieb, die ein getriebeseitiges Gelenk (5), ein differentialseitiges Gelenk (6) und ein Mittengelenk (4), über welches ein getriebeseitiger Abschnitt (2) mit einem differentialseitigen Abschnitt (3) der Längswelle (1) drehfest verbunden ist. Die bei der Längswelle (1) im Betrieb auftretenden Fliehkräfte sollen erfindungsgemäss dadurch reduziert werden, dass das getriebeseitige Gelenk (5) und das differentialseitige Gelenk (6) jeweils eine zentrale Innennabe (15, 18) zum drehfesten Anschluss der Längswelle (1) an eine Getriebeausgangswelle und eine Differentialeingangswelle aufweisen, wobei die Längswelle (1) mit einer Steckzentrierung über die Innennaben (15, 18) an der Getriebeausgangswelle und der Differentialeingangswelle zentriert wird.

WO 2004/018247 A1



DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL,
PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI-Patent (BF, BJ, CF, CG,
CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

*Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Ab-
kürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Co-
des and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der
PCT-Gazette verwiesen.*

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

LÄNGSWELLE

5 Die Erfindung betrifft eine Längswelle, insbesondere für den Einsatz in Automobilen mit Allrad- oder Hinterradantrieb, mit einem getriebeseitigen Gelenk, einem differentialseitigen Gelenk und einem Mittengelenk, die jeweils eine Innennabe und eine diese wenigstens bereichsweise umgreifende Außennabe aufweisen, wobei über das Mittengelenk zwei Wellenabschnitte drehfest miteinander verbunden sind. Die Bezeichnungen "getriebeseitig" und "differentialseitig" werden dabei im Sinne dieser Erfindung rein exemplarisch zur Unterscheidung der beiden Enden der Längswelle verwendet.

15 Bei Automobilen, die einen üblicherweise in Fahrtrichtung vorne eingebauten Motor mit Getriebe aufweisen, wird das Antriebsdrehmoment des Motors für den Hinterradantrieb über eine in Fahrtrichtung angeordnete Längswelle an das Hinterachsdifferential übertragen. Die Längswelle wird dabei durch häufig wechselnde Drehmomente und Drehzahlen sowie Laststöße bis zum zehnfachen des Nenndrehmomentes starken Belastungen ausgesetzt. Gleichzeitig sollen die von der Längswelle erzeugten Vibrationen und Geräusche möglichst gering gehalten werden.

25 Üblicherweise wird eine Längswelle der eingangs genannten Art über eine Flanschverbindung mit den Außenringen des getriebeseitigen Gelenks und des differentialseitigen Gelenks an der Getriebeausgangswelle bzw. der Differential- eingangswelle verdrehsicher befestigt. Diese Flanschverbindung dient gleichzeitig der Zentrierung der Längswelle. Bei den im Betrieb häufig auftretenden hohen Drehzahlen der Längswelle zwischen 8 000 und 10 000 Umdrehungen pro Minute werden jedoch bereits durch kleine Unwuchten der Längswelle infolge

– 2 –

einer unzureichenden Zentrierung hohe Fliehkräfte in der Längswelle erzeugt, die zu Vibrationen und störenden Geräuschen führen.

5 Es ist daher Aufgabe der Erfindung, eine Längswelle der eingangs genannten Art bereitzustellen, bei welcher die Vibrationen und Geräusche erzeugenden Fliehkräfte weitestgehend reduziert werden.

10 Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, dass die Innennaben des getriebeseitigen Gelenks sowie des differentialeseitigen Gelenks eine mit einer Steckverzahnung versehene zentrale Bohrung zur drehfesten Verbindung und Zentrierung der Längswelle an Wellenzapfen einer Getriebeausgangswelle bzw. einer Differentialeingangswelle aufweisen. Der Erfindung liegt dabei der Gedanke zugrunde, dass der gegenüber einer Flanschzentrierung deutlich kleinere Zentrierdurchmesser einer Steckverbindung zwischen der Innennabe des getriebeseitigen Gelenks und des differentialeseitigen Gelenks mit der Getriebeausgangswelle bzw. der Differentialeingangswelle bei gleicher Toleranzgüte eine wesentliche Verringerung der Unwucht der Längswelle ermöglicht. Auf diese Weise werden auch die durch die Unwucht erzeugten Fliehkräfte reduziert, wodurch der Komfort des Fahrzeuges durch geringere Vibrationen und Geräusche des Antriebsstranges gesteigert wird. Die Verbindung zwischen der Getriebeausgangswelle und der Differentialeingangswelle durch die Längswelle erfolgt dabei, indem die profilierte Innennabe des getriebeseitigen Gelenks der Längswelle auf einen entsprechend profilierten Zapfen der Getriebeausgangswelle aufgesteckt wird und die Innennabe des differentialeseitigen Gelenks auf einen Zapfen der Differentialeinganswelle aufgeschoben wird. Auf diese Weise wird sowohl eine drehfeste Verbindung zwischen der Getriebeausgangswelle und der Differentialeingangswelle durch die Längswelle hergestellt als auch eine Zentrierung der Längswelle erreicht.

15

20

25

Die Zentrierung der beiden Abschnitte der Längswelle über das Mittengelenk kann verbessert werden, wenn das Mittengelenk ebenfalls eine Innennabe mit einer zentralen Bohrung, die mit einer Steckverzahnung versehen ist, aufweist, die einen entsprechenden Zapfen eines Wellenabschnittes des Längswelle zur drehfesten Steckzentrierung aufnimmt. Die Verbindung der beiden Abschnitte der Längswelle in dem Mittengelenk erfolgt dabei im Wesentlichen in gleicher Weise wie der Anschluss der Getriebeausgangswelle und der Differentialeingangswelle an die Längswelle.

In Weiterbildung des Erfindungsgedankens ist es vorgesehen, dass die beiden Wellenabschnitte der Längswelle als Wellenrohre ausgebildet sind und die Außennaben des getriebeseitigen Gelenks, des differentialeseitigen Gelenks und des Mittengelenks direkt an die Wellenrohre angebundene Blechumformteile sind. Weitestgehende Verwendung von Blechumformteilen in den Gelenken der Längswelle, die bspw. über eine Schweißnaht direkt an die Längswellenrohre angebunden werden, verringern das Gesamtgewicht der Längswelle. Die Minimierung des Gewichtes der Längswelle trägt neben der verbesserten Zentrierung ebenfalls zur Verringerung der auftretenden Fliehkräfte bei.

In dem getriebeseitigen Gelenk sowie in dem Mittengelenk treten im Betrieb üblicherweise nur sehr geringe Beugewinkel auf, so dass der Einsatz eines Gleichlaufgelenkes in dem getriebeseitigen Gelenk oder dem Mittengelenk der Längswelle keine deutlichen Verbesserungen der Gleichlaufeigenschaften mit sich bringen würde. Um eine optimale Wirtschaftlichkeit der erfindungsgemäßen Längswelle zu erzielen, wird es daher bevorzugt, das getriebeseitige Gelenk und/oder das Mittengelenk als Verschiebegelenk auszuführen.

Wenn das getriebeseitige Gelenk und das Mittengelenk als Verschiebegelenke ausgebildet sind und einen gemeinsamen Montage-Verschiebeweg aufweisen, der zumindest einer Länge entspricht, die die Getriebeausgangswelle oder die

Differentialeingangswelle im Betrieb in die Innennabe des getriebeseitigen Gelenks bzw. des differentialseitigen Gelenks hineinragt, lässt sich die erfindungsgemäße Längswelle besonders einfach zwischen der Getriebeausgangswelle und der Differentialeingangswelle montieren.

5

Da die Betriebsbeugewinkel des differentialseitigen Gelenks der Längswelle üblicherweise in einem Bereich liegen, die deutlich über denen des getriebeseitigen Gelenks und des Mittengelenks liegen, wird es zur Verbesserung der Gleichlaufeigenschaften bevorzugt, das differentialseitige Gelenk als ein Gleichlaufgelenk auszubilden.

10

Nach einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung weist der getriebeseitige Wellenabschnitt der Längswelle einen Durchmesser auf, der von dem des differentialseitigen Wellenabschnittes derart abweicht, dass die beiden Wellenabschnitte teleskopartig aufeinander schiebbar sind. Bei dieser Ausgestaltung der Längswelle wird vermieden, dass die Längswelle bei einer Stauchung, bspw. infolge eines Unfalls, ausknickt und in den Fahrzeuginnenraum eindringt. Vielmehr schieben sich die beiden Wellenabschnitte der Längswelle bei einer Stauchung teleskopartig ineinander, so dass eine Gefährdung der Passagiere im Fahrzeuginnenraum durch die Längswelle reduziert wird.

15

20

Die Erfindung wird nachfolgend anhand eines Ausführungsbeispiels und unter Bezugnahme auf die Zeichnung näher erläutert.

25

Es zeigen:

Fig. 1 eine erfindungsgemäße Längswelle in Schnittansicht und

Fig. 2 eine Detailansicht des getriebeseitigen Gelenks.

30

Die in Fig. 1 dargestellte Längswelle 1 weist zwei als Wellenrohre ausgebildete Wellenabschnitte 2 und 3 auf, die durch ein Mittengelenk 4 miteinander verbunden sind. Das in der Figur linke Ende der Längswelle 1 ist die in Fahrzeugen üblicherweise in Fahrtrichtung vorne angeordnete Getriebeseite, während das in der Figur rechte Ende der Längswelle 1 im Einbauzustand einem Hinterachsdifferential zugewandt ist.

Der getriebeseitige Wellenabschnitt 2 der Längswelle 1 mündet auf seiner dem Mittengelenk 4 abgewandten Seite in ein getriebeseitiges Gelenk 5, während der zweite Wellenabschnitt 3 an seinem dem Mittengelenk 4 abgewandten Ende ein differentialseitiges Gelenk 6 aufweist. Die Wellenabschnitte 2 und 3 sind als Blechrohre ausgebildet, wobei das den getriebeseitigen Wellenabschnitt 2 der Längswelle 1 bildende Rohr getriebeseitig mit der als Blechumformteil ausgebildeten Außennabe 7 des getriebeseitigen Gelenks 5 über eine Schweißnaht 8 verbunden ist und auf seiner dem Mittengelenk 4 zugewandten Seite mit einem Hohlwellenzapfen 9 verschweißt ist. Das den differentialseitigen Wellenabschnitt 3 der Längswelle 1 bildende Rohr ist über Schweißnähte 10a bzw. 10b mit der Außennabe 11 des Mittengelenks 4 bzw. der Außennabe 12 des differentialseitigen Gelenks 6 verbunden, die beide als Blechumformteile ausgebildet sind.

Der Außendurchmesser D_2 des getriebeseitigen Wellenabschnittes 2 der Längswelle 1 ist etwas kleiner als der Innendurchmesser D_3 des differentialseitigen Wellenabschnittes 3 der Längswelle 1, so dass die beiden Wellenabschnitte 2 und 3 teleskopartig ineinander schiebbar sind.

Das getriebeseitige Gelenk 5 sowie das Mittengelenk 4 sind Verschiebegelenke, die von außen nach innen die Außennabe 7 bzw. 11, einen Käfig 13, in welchem mehrere Kugeln 14 geführt sind, und eine Innennabe 15 aufweisen. Die Innennabe ist dabei mit einer zentralen Bohrung 16 versehen, welche eine Steckver-

zahnung 17 zur drehfesten Verbindung und Zentrierung mit einem entsprechend profilierten Wellenzapfen aufweist.

5 Auf der Außenseite der Innennabe 15 und der Innenseite der Außennabe 7 bzw. 11 sind in axialer Richtung der Längswelle 1 verlaufende Kugelbahnen ausgebildet, in denen die durch den Käfig 13 geführten Kugeln 14 rollen bzw. gleiten können, um eine Axialverschiebung zwischen der Außennabe 7 bzw. 12 und der Innennabe 15 zu ermöglichen. Der Käfig 13 kann dabei, wie in Fig. 2 dargestellt, axial verschiebbar auf der Innennabe 15 geführt sein oder eine Käfigführung in
10 der Außennabe (nicht dargestellt) aufweisen.

Das differentialseitige Gelenk 6 der Längswelle 1 ist als ein Gegenbahngleichlaufgelenk mit einer profilierten Innennabe 18, einem mehrere Kugeln 19 führenden Käfig 20 und der mit einem Einsatz 21 versehenen Außennabe 12 aufgebaut. In der Innennabe 18 ist dabei eine zentrale Bohrung 22 mit einer Steck-
15 verzahnung 23 zur drehfesten Aufnahme und Zentrierung eines entsprechend profilierten Zapfens 24 einer Differentialeingangswelle vorgesehen.

Der mit dem getriebeseitigen Abschnitt 2 der Längswelle 1 verbundene Zapfen 9
20 ist über eine Kugellagereinheit 25 elastisch gelagert. Weiter wird die Längswelle 1 durch die in den Innennaben 15 und 18 der getriebeseitigen und differentialseitigen Gelenke 5 bzw. 6 zentriert und gelagert.

Die Montage der Längswelle 1 zwischen dem Zapfen einer Getriebeausgangswelle (nicht dargestellt) und dem Zapfen 24 einer Differentialeingangswelle erfolgt bspw., indem zunächst die Innennabe 15 des getriebeseitigen Gelenkes 5 auf den entsprechenden Zapfen der Getriebeausgangswelle aufgesteckt wird. Das getriebeseitige Gelenk 5 sowie das Mittengelenk 4, die beide als Verschiebe-
25 begelenke ausgebildet sind, lassen sich aus ihrer in Fig. 2 dargestellten mittleren Betriebsposition der Kugeln 14 axial in beide Richtungen um die Länge l_1
30

verschieben, bevor die Kugeln 14 an die durch die Außennabe 7 bzw. 11 vorgegebene Begrenzung anschlagen, die durch die strichpunktierten Linien 14a und 14b angedeutet sind. In jedem Verschiebegelenk lässt sich auf diese Weise die Innennabe unter Abrollen der Kugeln 14 relativ zu der Außennabe aus der in
5 Fig. 2 gezeigten Position in beide Richtungen um die Länge l_1 auslenken.

Zusätzlich kann die Innennabe 15 relativ zu der Außennabe 7 bzw. 11 um die Länge l_2 unter Gleiten der Kugeln 14 auf der Innennabe 15 verschoben werden, wenn die Kugeln an dem mit der Außennabe verbundenen Begrenzungsan-
10 schlag 26 anliegen. Die maximale Bewegung der Kugeln 14 auf der Innennabe 15 wird dabei durch Sprengringe 27 begrenzt.

Der Montageverschiebeweg des getriebeseitigen Gelenks 5 sowie des Mittengelenks 4, der sich jeweils aus den Längen $l_1 + l_2$ zusammensetzt, entspricht zu-
15 mindest der Hälfte der Länge L , mit der der Zapfen 24 der Differentialeingangswelle in die Innennabe 18 des differentialseitigen Gelenks 6 im Betrieb hineinragt. Die Längswelle 1 lässt sich dadurch in dem getriebeseitigen Gelenk 5 und dem Mittengelenk 4 soweit ineinander schieben, dass die Innennabe 18 des differentialseitigen Gelenks 6 fluchtend zu dem Zapfen 24 der Differentialein-
20 gangswelle ausgerichtet werden kann. Durch Verschieben der Innennaben 15 relativ zu den Außennaben 7 bzw. 11 in dem getriebeseitigen Gelenk 5 und dem Mittengelenk 4 wird die Innennabe 18 des differentialseitigen Gelenks 6 auf den Zapfen 24 der Differentialeingangswelle aufgeschoben. Dabei wird die Längswelle 1 gleichzeitig mit der Differentialeingangswelle zentriert.

25 Die Gelenke 4, 5 und 6 der Längswelle 1 können zudem durch Schutzbleche 28a, 28b und 28c sowie durch Faltbälge 29a, 29b und 29c abgedichtet und gegen das Eindringen von Schmutz geschützt werden.

Bezugszeichenliste:

5	1	Längswelle
	2	getriebeseitiger Abschnitt der Längswelle 1
	3	differentialseitiger Abschnitt der Längswelle 1
	4	Mittengelenk
	5	getriebeseitiges Gelenk
10	6	differentialseitiges Gelenk
	7	Außennabe des Gelenks 5
	8	Schweißnaht
	9	Wellenzapfen
	10a	Schweißnaht
15	10b	Schweißnaht
	11	Außennabe des Gelenks 4
	12	Außennabe des Gelenks 6
	13	Käfig der Gelenke 4 und 5
	14	Kugel der Gelenke 4 und 5
20	14a	Verschiebeposition der Kugel 14
	14b	Verschiebeposition der Kugel 14
	14c	Verschiebeposition der Kugel 14
	15	Innennabe der Gelenke 4 bzw. 5
	16	zentrale Bohrung der Innennabe 15
25	17	Steckverzahnung
	18	Innennabe des Gelenks 6
	19	Kugel des Gelenks 6
	20	Käfig des Gelenks 6
	21	Einsatz
30	22	Bohrung der Innennabe 18

	23	Steckverzahnung der Innennabe 18
	24	Zapfen der Differentialeingangswelle
	25	Kugellagereinheit
	26	Begrenzungsanschlag
5	27	Sprengring
	28a	Schutzblech
	28b	Schutzblech
	28c	Schutzblech
	29a	Faltbalg
10	29b	Faltbalg
	29c	Faltbalg

Patentansprüche:

- 5 1. Längswelle, insbesondere für den Einsatz in Automobilen mit Allrad- oder Hinterradantrieb, mit einem getriebeseitigen Gelenk (5), einem differentialeitigen Gelenk (6) und einem Mittengelenk (4), die jeweils eine Innennabe (15, 18) und eine diese wenigstens bereichsweise umgreifende Außennabe (7, 11, 12) aufweisen, wobei über das Mittengelenk (4) zwei Wellenabschnitte (2, 3) der
10 Längswelle (1) drehfest miteinander verbunden sind, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Innennaben (15, 18) des getriebeseitigen Gelenks (5) und des differentialeitigen Gelenks (6) eine mit einer Steckverbindung (17, 23) versehene zentrale Bohrung (16, 22) zur drehfesten Verbindung und Zentrierung der Längswelle (1) an Wellenzapfen (24) einer Getriebeausgangswelle bzw. einer Differential-
15 aleingangswelle aufweisen.
2. Längswelle nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Mittengelenk (4) eine Innennabe (15) mit einer zentralen Bohrung (16), die mit einer Steckverzahnung (17) versehen ist, aufweist, welche einen Zapfen (9) eines
20 Wellenabschnitts (2) der Längswelle (1) zur drehfesten Steckzentrierung aufnimmt.
3. Längswelle nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass die beiden Wellenabschnitte (2, 3) der Längswelle (1) als
25 Wellenrohre ausgebildet sind und die Außennaben (7, 11, 12) des getriebeseitigen Gelenks (5), des differentialeitigen Gelenks (6) und des Mittengelenks (4) direkt an die Wellenrohre angebundene Blechumformteile sind.

4. Längswelle nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das getriebeseitige Gelenk (5) und/oder das Mittengelenk (4) Verschiebegelenke sind.
- 5 5. Längswelle nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Verschiebegelenke (4, 5) gemeinsam einen Montageverschiebeweg ($2 l_1 + 2 l_2$) aufweisen, der zumindest einer Länge (L) entspricht, die die Getriebeausgangswelle oder die Differentialeingangswelle (24) im Betrieb in die Innennabe (15, 18) des getriebeseitigen Gelenks (5) bzw. des differentialeitigen Gelenks
10 (6) hineinragt.
6. Längswelle nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das differentialeitige Gelenk (6) ein Gleichlaufgelenk ist.
- 15 7. Längswelle nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass der getriebeseitige Wellenabschnitt (2) einen Durchmesser (D_2) aufweist, der von dem (D_3) des differentialeitigen Wellenabschnitts (3) derart abweicht, dass die beiden Wellenabschnitte (2, 3) der Längswelle (1) teleskopartig aufeinander schiebbar sind.

Fig.1

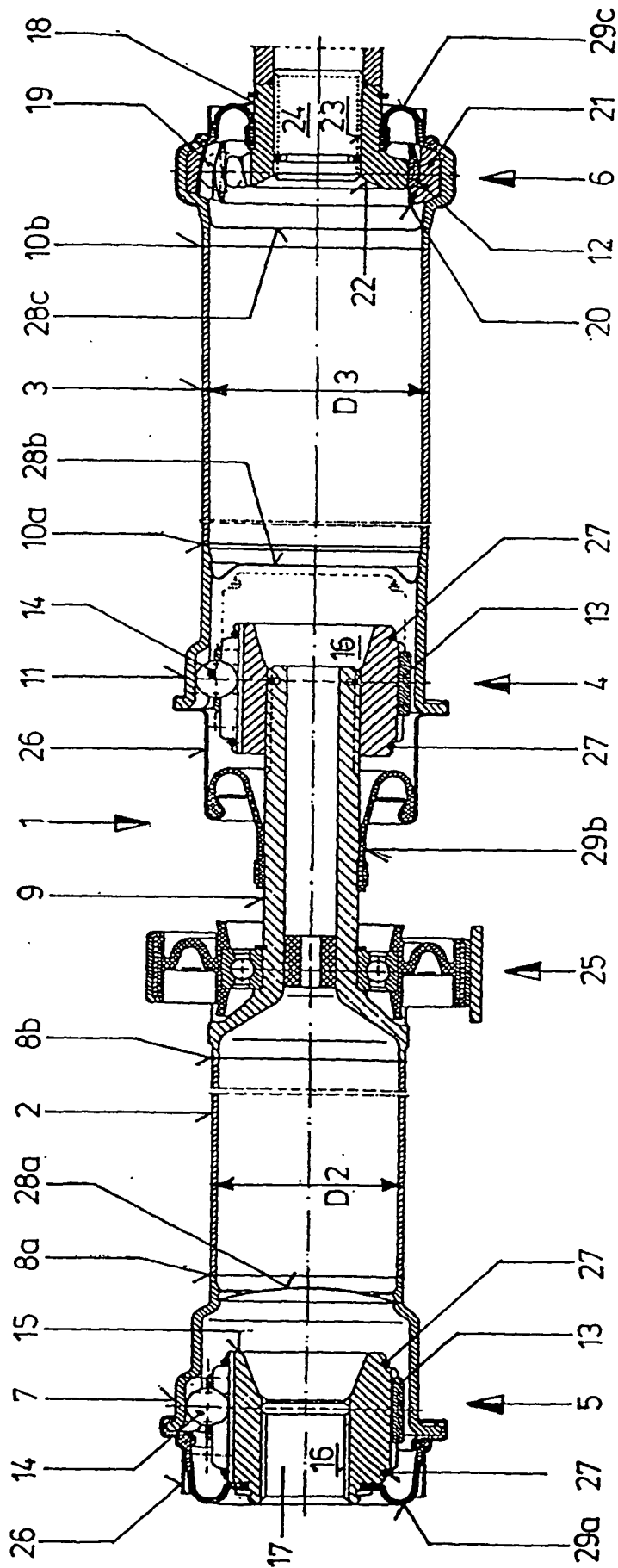
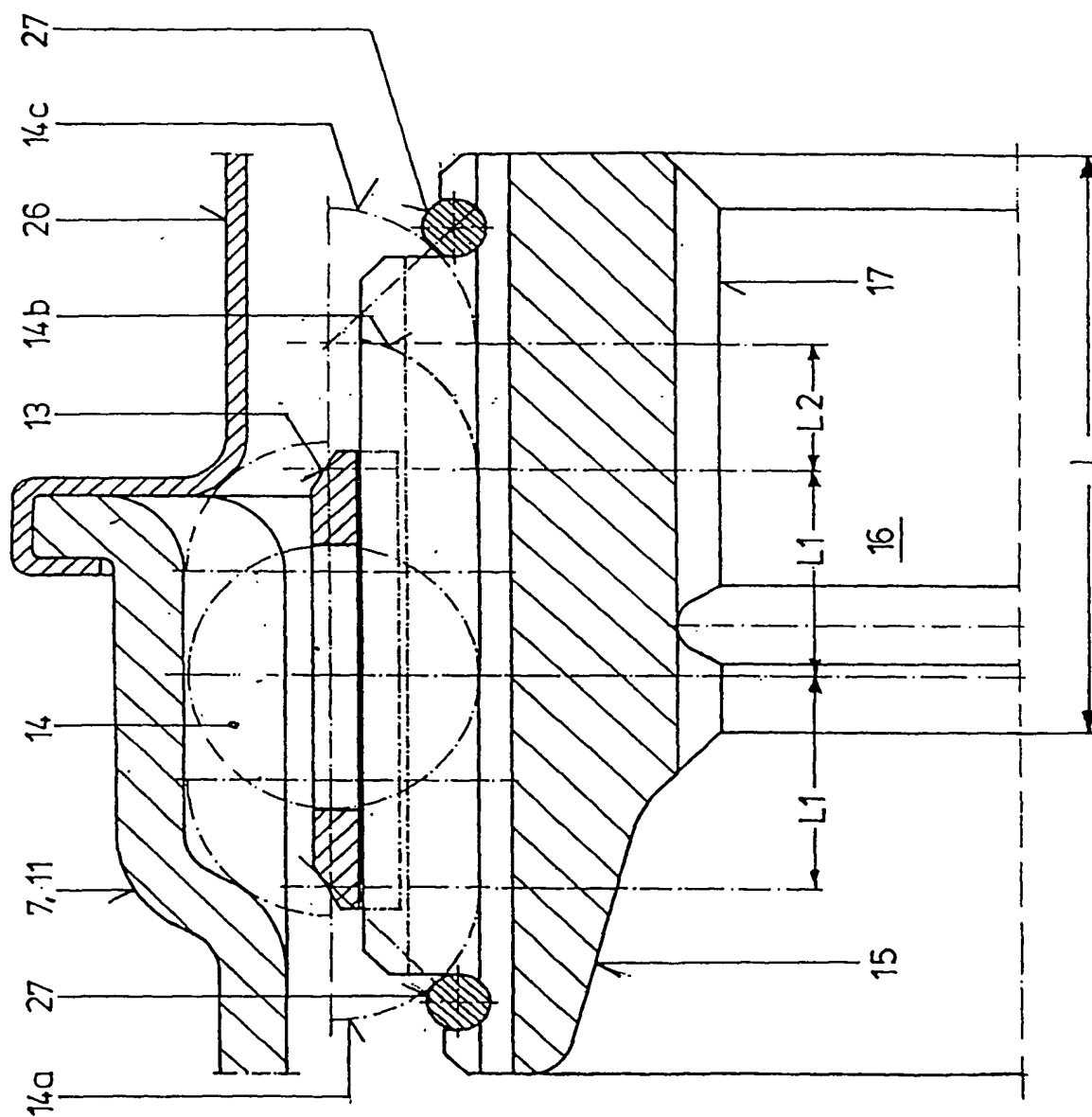


Fig. 2



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/E /07386

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
 IPC 7 B60K17/22 F16D3/227

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
 IPC 7 B60K F16D

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, PAJ

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	US 6 379 255 B1 (CERMAK HERBERT ET AL) 30 April 2002 (2002-04-30) the whole document	1-7
A	US 6 241 617 B1 (JACOB WERNER) 5 June 2001 (2001-06-05) the whole document	1-6
A	US 6 171 196 B1 (WELSCHOF HANS-HEINRICH) 9 January 2001 (2001-01-09) the whole document	1
A	GB 2 277 911 A (ROVER GROUP) 16 November 1994 (1994-11-16) the whole document	1
	-/--	

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

*** Special categories of cited documents :**

A document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

E earlier document but published on or after the international filing date

L document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

O document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

P document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

T later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

X document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

Y document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.

& document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

28 October 2003

Date of mailing of the international search report

04/11/2003

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
 NL - 2280 HV Rijswijk
 Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
 Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Vogt-Schilb, G

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/E 8/07386

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	<p>PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 016, no. 047 (M-1208), 6 February 1992 (1992-02-06) & JP 03 249430 A (NTN CORP), 7 November 1991 (1991-11-07) abstract</p> <p>-----</p>	1

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/EP 03/07386

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date
US 6379255	B1	30-04-2002	DE 19943880 C1 28-06-2001
			BR 0004150 A 17-04-2001
			ES 2190851 A1 16-08-2003
			FR 2798431 A1 16-03-2001
			GB 2354303 A ,B 21-03-2001
			IT MI20001940 A1 01-03-2002
			JP 2001099131 A 10-04-2001
US 6241617	B1	05-06-2001	DE 19831016 A1 20-01-2000
			GB 2339461 A ,B 26-01-2000
US 6171196	B1	09-01-2001	DE 19652100 C1 02-04-1998
GB 2277911	A	16-11-1994	NONE
JP 03249430	A	07-11-1991	NONE

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationaler Aktenzeichen

PCT/E/07386

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 B60K17/22 F16D3/227

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
IPK 7 B60K F16D

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EP0-Internal, PAJ

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	US 6 379 255 B1 (CERMAK HERBERT ET AL) 30. April 2002 (2002-04-30) das ganze Dokument	1-7
A	US 6 241 617 B1 (JACOB WERNER) 5. Juni 2001 (2001-06-05) das ganze Dokument	1-6
A	US 6 171 196 B1 (WELSCHOF HANS-HEINRICH) 9. Januar 2001 (2001-01-09) das ganze Dokument	1
A	GB 2 277 911 A (ROVER GROUP) 16. November 1994 (1994-11-16) das ganze Dokument	1
	--- -/-	

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

A Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

E älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

L Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

O Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

P Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

T Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

Y Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

Z Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

28. Oktober 2003

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

04/11/2003

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde

Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Vogt-Schilb, G

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	<p>PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 016, no. 047 (M-1208), 6. Februar 1992 (1992-02-06) & JP 03 249430 A (NTN CORP), 7. November 1991 (1991-11-07) Zusammenfassung</p> <p>-----</p>	1

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/E/07386

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 6379255	B1	30-04-2002	DE 19943880 C1 28-06-2001
			BR 0004150 A 17-04-2001
			ES 2190851 A1 16-08-2003
			FR 2798431 A1 16-03-2001
			GB 2354303 A , B 21-03-2001
			IT MI20001940 A1 01-03-2002
			JP 2001099131 A 10-04-2001
US 6241617	B1	05-06-2001	DE 19831016 A1 20-01-2000
			GB 2339461 A , B 26-01-2000
US 6171196	B1	09-01-2001	DE 19652100 C1 02-04-1998
GB 2277911	A	16-11-1994	KEINE
JP 03249430	A	07-11-1991	KEINE